



## RIKSADVOKATEN

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 Oslo

REF.:  
09/1170-LL

VÅR REF.:  
Ra 09-243 HSt/jaa  
541.1

DATO:  
26.06.09

### REVIDERING AV PRIKKBELASTNINGSORDNINGEN - HØRING

Det vises til departementets brev av 20. april d.å.

Riksadvokaten har forhørt seg med statsadvokatembetene og bedt om å få oversendt gjenpart av politimestrenes eventuelle uttalelser til Politidirektoratet, som også er høringsinstans. En har i den forbindelse fått oversendt høringsuttalelser fra Søndre Buskerud, Gudbrandsdal og Asker og Bærum politidistrikt. Uttalelsene er ikke innarbeidet i riksadvokatens høringsuttalelse, men følger vedlagt. Ingen av statsadvokatembetene har kommentert forslagene i arbeidsgruppens rapport eller høringsbrevet.

Denne høringsuttalelsen sendes også som e-post til de adresser som er oppgitt i høringsbrevet.

#### **Forslag til endringer i forskrift om forenklet forelegg i vegtrafikksaker (fartsovertredelser på motorveg mellom 36 og 40 km/t og kjøring med for kort avstand til forankjørende)**

Før en kommenterer arbeidsgruppens forslag til revidering av prikkbelastningsordningen, vil riksadvokaten gi uttrykk for sin tilslutning til forslaget i *høringsbrevet* om å endre forskriften om forenklet forelegg § 1 nr. 1 slik at fartsovertredelser på motorveg mellom 36 og 40 km/t kan avgjøres med forenklet forelegg. Den foreslåtte bøtesats på 9 000 kroner og subsidiære fengselsstraff på 20 dagers fengsel (forslag til nytt nr 6 i forskriftens § 3) er for øvrig i overensstemmelse med de retningslinjer som er gitt for standardiserte bøtesatser mv i riksadvokatens rundskriv nr 3/2009 av 25. mai d.å. om vegtrafikkovertrædelser.

## Arbeidsgruppens forslag

Etter mandatet skulle arbeidsgruppen gjennomgå regelverk og rutiner for prikkbelastningsordningen med sikte på å fremme forslag til forbedringer.

Etter dagens ordning skal den som registreres med åtte prikker eller mer i løpet av tre år tape føreretten for seks måneder, jf. forskrift om prikkbelastning § 4, og tapet fastsettes av domstol, eller gjennom vedtakelse av forelegg, som ledd i behandlingen av straffesaken som er grunnlag for den avgjørende prikkbelastningen.

Riksadvokaten har særlig merket seg at det i evalueringsperioden fra 1. januar til 31. august 2007 var 122 førere som hadde åtte prikker eller flere, men at kun om lag 20 prosent av disse mistet retten til å føre motorvogn, jf. rapporten punkt 3.3, dels pga. manglende teknisk utstyr for direkte tilgang til prikkregisteret fra politibilene, dels pga. etterslep ved registrering i det sentrale prikkregisteret. Dette har sammenheng med at polititjenestemannen på veien ikke får kunnskap om tidligere prikkbelastning og derfor feilaktig utferdiger forenklet forelegg, eller ved at tidligere prikkbelastning ikke er registrert når påtalejuristen i politiet utsteder ordinært forelegg. Vedtakelse av forelegg (forenklet og ordinært) stenger for muligheten for i ettertid å få fratatt vedkommende føreretten for samme overtredelse.

Riksadvokaten legger til grunn at nettopp den gruppen som etter nåværende kriterier skulle vært fratatt føreretten i en periode, er den primærgruppe som ordningen var ment innrettet mot. I den forbindelse har en merket seg opplysningen om at den gjennomførte evaluering viser at prikkbelastningen, i tråd med intensjonen med ordningen, fanger inn førere med høy ulykkesrisiko, jf. punkt 3.1 i rapporten. En kan da vanskelig se det annerledes enn at det forhold at 4 av 5 som er "fanget inn" og skulle vært fratatt føreretten, ikke får slik reaksjon, er en betydelig svakhet ved dagens ordning. Den situasjon som er beskrevet gir et bilde av mangel på rettslikhet som ikke er akseptabel. På denne bakgrunn slutter en seg til arbeidsgruppens vurdering under punkt 5 om at det er "avgjørende for å kunne få en effektiv ordning i samsvar med intensjonen, at polititjenestemenn i sin operative tjeneste kan sikres direkte tilgang til prikkregisteret", og for øvrig at det treffes tiltak for å sikre raskest mulig registrering i det sentrale prikkregisteret. En vil advare mot å utvide ordningen med prikkbelastning – hva enten det skjer i form av muligheter for flere prikker per overtredelse eller ved at flere typer overtredelser gir grunnlag for prikk – uten at en senest samtidig sikrer at de som står for de alvorligste overtredelsene vitterlig blir fratatt føreretten. I motsatt fall blir virkningen formentlig et høyere antall bilister som pådrar seg prikkbelastning dels for mindre alvorlige trafikkovertrædelser enn i dag, og en økning av antall tap av førerett alene i kraft av volumøkningen av registreringer, nær sagt for stort og smått. Dette vil i så fall forsterke den rettsulikhet som råder i dag, noe som skaper dilemmaer for påtalemyndigheten ved utferdigelse av forelegg med vedtak om tap av førerett eller nedleggelse av påstand for retten etter en utvelgelse som synes tilfeldig. En slik fremgangsmåte vil formentlig over tid virke nedbrytende på tilliten både til ordningen og til strafferettsapparatet.

Arbeidsgruppen tilrår at det startes et lovarbeid med formål å fremme forslag om endring av vegtrafikkloven slik at tap av føreretten i medhold av prikkforskriften blir en automatisk følge av et visst antall prikker, "og at politiet gis myndighet til å effektivere tapet", jf. formuleringen i høringsbrevet. Selv om arbeidsgruppen fremhever at en slik lovendring "ikke kan erstatte oppfyllelse av de forutsetninger som er gitt i Ot.prp. nr. 71 (2001-2002), men bør komme i tillegg", dvs. i tillegg til forutsetningen om at prikkbelastningsregisteret skal være direkte tilgjengelig blant annet for politiet, innebærer forslaget at den svikt i dagens ordning som er omtalt foran kan motvirkes ved at det etter avgjørelse av straffesaken ved feilaktig utstedt (forenklet) forelegg, gis adgang til å frata vedkommende føreretten.

Ved lov 4. juli 2003 nr. 77 ble kompetansen til å beslutte tap av føreretten på grunnlag av straffbare forhold som kjent overført fra politiet til domstolene. Om begrunnelsen for dette vises i hovedsak til Ot.prp. nr. 52 (2002-2003). Et tilleggsargument for omleggingen var at det ville kunne forhindre at det på ny blir reist tvil om vedtakets gyldighet i forhold til EMK, jf. avgjørelsen i Rt. 2002 side 1216 der Høyesterett fant at inndragningen av førerkort (som det den gang het) måtte regnes som straff i forhold til Protokoll 7 artikkel 4 nr. 1. Ettersom inndragningen ble sett på som en del av reaksjonsfastsettelsen i straffesaken, er det ikke i strid med forbudet mot dobbeltstraff at reaksjonsfastsettelsen først ble fullført etter at domfellelsen var rettskraftig, dog forutsatt blant annet at sanksjonen ble gjennomført "i rimelig tid" etter domfellelsen. Departementet anså det klart at en ordning der domstolene avgjør førerkortreaksjonen som en del av straffen, er den som stemmer best med EMK, jf. proposisjonen side 27. Innenfor rammen av denne høringsuttalelse går ikke riksadvokaten nærmere inn på forholdet til EMK, men finner det under enhver omstendighet vanskelig å slutte seg til et forslag om å reversere ordningen med domstolsprøving (eventuelt vedtakelse av forelegg). Unntak for domstolsprøving på det forholdsvis snevre felt tap av førerett på grunn av prikkbelastning, mens domstolsprøving for øvrig opprettholdes, endrer ikke foranstående.

Riksadvokaten har ikke prinsipielle innvendinger til forslaget om å øke antallet prikker for den enkelte overtredelse ved at det i hovedsak ilegges tre prikker for de fleste av overtredelsene som i dag kvalifiserer til to prikker, eller ved å ilegge to prikker for farts overtredelser som i dag kvalifiserer til én prikk. Dette vil kunne føre til flere tap av førerett på grunn av prikkbelastning enn i dag, uten at arbeidsgruppen, så vidt en kan se, har gjort noe anslag over mulig omfang. Det vises til opplysningen om at hele 2 700 førere i evalueringssperioden på åtte måneder hadde fått seks prikker og mottatt brev om fare for tap av føreretten. En stiller seg likevel spørrende til behovet for en utvidelse av ordningen. Det tilføyes at en utvidelse formentlig vil påføre både påtalemyndighet og domstoler flere arbeidsoppgaver ved at spørsmålet om tap av førerett må bringes inn for domstolene. Som understreket foran, må det være en forutsetning at den rettsulikhet som i dag rår pga. det som oppfattes som ressursmangel, bringes til opphør. Først når dagens system fungerer etter hensikten, bør spørsmålet om å øke antall prikker vurderes.

Riksadvokaten støtter bare delvis forslaget om å la flere typer overtredelser omfattes av ordningen. Ved innføringen av regimet med prikkbelastning var det som et utgangspunkt forutsatt at kun relativt få forseelser skal gi grunnlag for prikkbelastning, jf. Ot.prp. nr. 71 (2001-2002) side 2, der det også heter at de forhold som skal inngå i dette systemet skal være alvorlige vegtrafikk overtredelser, men ikke så alvorlige at de kvalifiserer for inndragning av førerkortet ved første gangs overtredelse. En har også merket seg følgende formulering fra flertallet i justiskomiteen, jf. Inst. O. nr. 60 (2001-2002): "Prikkelastning er et målrettet tiltak for å påvirke et mindretall av trafikanter til i større grad å overholde enkelte svært viktige punkter i trafikkreglene som det store flertall av trafikantene respekterer, og derved skape en tryggere hverdag for både bilister, fotgjengere og syklister."

Som gjengitt i arbeidsgruppens rapport, uttales det på side 11 i Ot.prp. nr. 71 (2001-2002) følgende om den etterfølgende evaluering:

"Departementet legger ellers til grunn at overtredelser som oppleves som åpenbart trafikkfarlige, bør inngå i ordningen på et slikt grunnlag selv om det ikke foreligger dokumentasjon av sammenheng med antall trafikkulykker. Det er imidlertid viktig at trafikantene og de som skal praktisere prikk-systemet, oppfatter overtredelsene som trafikkfarlige og dermed naturlige i en prikkbelastningsordning. I forbindelse med senere evaluering vil det derfor bli vurdert om det er forhold som bør legges inn i eller tas ut av systemet."

Den tallmessig viktigste typen overtredelser som arbeidsgruppen foreslår tatt inn i ordningen med prikkbelastning, er de som omfattes av forslaget om å prikkregistrere alle fartsoverskridelser over 5 km/t når fartsgrensen er 60 km/t eller lavere og over 10 km/t ved fartsgrense 70 km/t eller høyere, mot henholdsvis 10 og 15 km/t i dag. De overtredelser som foreslås inkludert må kunne betegnes som typiske masseovertredelser, og som etter riksadvokatens syn ligger utenfor intensjonen med ordningen, slik den er gjengitt ovenfor. En kan vanskelig støtte dette forslaget idet ovennevnte merknader i forbindelse med vedtagelsen fortsatt må ha gyldighet.

Videre foreslås tatt inn i prikkbelastningsordningen blant annet kjøring med motorvogn på eller over heltrukken gul sperrelinje og kjøring med for liten avstand til forankjørende. Dette er overtredelser som opprinnelig var foreslått i innstillingen fra den arbeidsgruppe som utredet ordningen, men som ble tatt ut under lovarbeidet. Vurderingen blir da om det er kommet til nye opplysninger eller vurderinger av trafikkfarlighet som begrunner en revurdering.

Riksadvokaten slutter seg under noen tvil til arbeidsgruppens forslag om å la kjøring med for liten avstand til forankjørende inngå i prikkbelastningsordningen. Tvilen skyldes at en ikke kan se at det er kommet til nye opplysninger eller vurderinger om trafikkfarlighet enn de som forelå da disse forseelsene ble tatt ut under lovarbeidet, jf. foran. Når tidsavstanden under normale kjøreforhold er mellom 0,51 og 1 sekund for motorvogner med totalvekt ikke over 3,5 tonn og mellom 1,01 og 1,5 sekund med totalvekt over 3,5 tonn, ligger overtredelsen så nær opp til de forhold der tap av førerrett skal fastsettes ved første gangs overtredelse at sammenhengen bør tilsi prikkbelastning.

Til arbeidsgruppens forslag om å ta inn kjøring med for kort avstand til forankjørende i forskriften om forenklet forelegg, med bøtesats 3 200 kroner, bemerkes at riksadvokaten i ovennevnte rundskriv har gitt retningslinjer om standardiserte bøter for slike overtredelser. Bøtesatsen er 5 200 kroner (for forelegg som vedtas) i tidsintervallet 0,5 – 1 sekund for motorvogn med totalvekt ikke over 3,5 tonn og i tidsintervallet 1,0 – 1,5 sekund for motorvogn med tillatt totalvekt over 3,5 tonn. På denne bakgrunnen går en mot forslaget, eventuelt må boten i det forenklete forelegg settes høyere.

Riksadvokaten slutter seg ikke til forslaget om å inkludere kjøring med motorvogn på eller over heltrukken gul sperrelinje i ordningen. Etter det en forstår foreligger det ikke nye opplysninger om trafikkfarlighet, og en ser heller ikke særskilte grunner for å revurdere det standpunkt departementet tidligere har inntatt. En tiltrer imidlertid både arbeidsgruppens begrunnelse for og forslag om å ta med kjøring i sperreområde begrenset av heltrukne gule parallelle linjer.

Riksadvokaten har forståelse for forslaget om å medta manglende sikring av barn i ordningen, selv om begrunnelsen her avviker fra de hensyn som ellers ligger til grunn for prikkbelastning. En antar at dette spørsmålet i tilfelle må utredes nærmere, idet slik overtredelse er undergitt den administrative sanksjonen gebyr, som etter norsk intern rett *ikke* er å anse som straff, jf. straffeloven § 15, og at tap av førerrett fastsettes av domstol, eller gjennom vedtakelse av forelegg, som ledd i behandlingen av straffesaken som er grunnlag for den avgjørende prikkbelastningen. Hjemmelen for tap av førerrett pga. prikkbelastning er vegtrafikkloven § 33 nr. 2 og krever at det er begått straffbare handlinger. Hvorvidt den gebyrbelagte overtredelse dekkes av begrepet "straffbare handlinger" er også et spørsmål når lovgiver har fastslått at reaksjonen skal skje administrativt.

Følger en arbeidsgruppens forslag vil kjøring med trimmet motorsykkel, herunder moped, gi tre prikker, slik at tredje gangs forseelse medfører tap av førerett. Taps lengden er normalt seks måneder, jf. forskrift om prikkbelastning § 4. Gjentatte gangers overtredelse av forbudet mot kjøring med trimmet sykkel fastsettes etter *tapsforskriften* til minst tre måneder. Forslaget innebærer således dels en overlapping med tapsforskriftens bestemmelse, dels en betydelig skjerping, noe som i tilfelle også måtte nedfelle seg i tapsforskriften. Etter riksadvokatens syn ivaretar tapsforskriften de trafikksikkerhetsmessige behov, og en støtter derfor ikke forslaget om å inkludere kjøring med trimmet motorsykkel/moped i ordningen med prikkbelastning.

Riksadvokaten har også forståelse for i trafikksikkerhetens tjeneste å skjerpe ordningen med prikkbelastning overfor førere med prøveperiode, og som statistisk har en høyere ulykkesrisiko enn førere med erfaring. Det er likevel et spørsmål om ikke forslaget går for langt ved at reaksjonen kan oppfattes som urimelig. Slik en forstår det materiale som er tatt inn i arbeidsgruppens rapport, jf. punkt 6.2, er det for unge bilførere særlig de første seks, eventuelt tolv, måneder etter å ha fått førerkort, at de er sterkt overrepresenterte i trafikkuhell. Annet materiale er det ikke vist til. Riksadvokaten ser de gode grunner som foreligger for å påvirke kjøreadferden til ferske bilførere også gjennom strengere regler for prikkbelastning, men reiser spørsmål om det ikke kan være hensiktsmessig å begrense de forsterkede virkninger av prikkbelastningen til eksempelvis det første året av prøveperioden.

For øvrig har en ikke bemerkninger.

Avslutningsvis vil en understreke at den tilslutning en ovenfor har gitt til flere av forslagene om utvidelse eller skjerpelse av prikkbelastningsordningen har som forutsetning at de svakheter ved systemet med prikkbelastning som har skapt dagens rettsulikhet fjernes. I motsatt fall kan det være grunn til å reflektere over om ikke hele ordningen bør opphøre.



Tor-Aksel Busch



Harald Strand  
førstestatsadvokat

Vedlegg

Gjenpart: Politidirektoratet  
Justisdepartementet, Politiavdelingen



**POLITIET**

RIKSADVOKATEMBETET	
J.nr:	Ra 09-243
	16 JUNI 2009
Arkiv:	541.1
Saksbeh:	HST

**Riksadvokaten,  
Postboks 8002 Dep.,  
0030 OSLO**

<i>Deres referanse</i>	<i>Vår referanse</i>	<i>Dato</i>	<i>Unntatt offentlighet:</i>
Ra 09-243 HSt/jaa 541.1	2009/00433-2 640	12.06.2009	Offl. 13.1 jf fvl 13.1.1

### **Høring - Revidering av prikkbelastningsordningen**

Det vises til Deres brev av 8.mai d.å. og med frist for merknader 15. juni s.å.

En har ikke hatt anledning for en omfattende intern "høring" av det oversendte materialet/ det materialet det vises til.

Som det fremgår av Samferdselsdepartementets brev legges det opp til en relativt omfattende endringer.

En har forelagt Deres høringsbrev m / vedl. for vårt ATK - kontor, som har nært samarbeid med trafikkansvarlig i politidistriktet.

Fra deres notat fremgår blant annet:

1. Endringene tilsier at det bør være "on line" til prikkregisteret i politiet, herunder i UP bilene
2. Det bør være direkte tilgang til Autosys fra ATK systemet
3. Slik en forstår forslaget vil dette medføre prikk på samtlige ATK forelegg ved 60 km / time og lavere idet inngripelsesterskelen på Automatisk Trafikkontroll ligger 10 % over fartsgrensen? ( For eksempel utstedes forelegg i 50 km sonen ved 56 km – ikke lavere)
4. Det vil også medføre et betydelig antall flere prikker i høyere fartssoner.
5. Vi regner også med (slik det er i dag) at det automatisk sjekkes antall prikker på personer som har førerkort i prøveperioden. Hvis ikke må en inn og sjekke samtlige førere som blir bøtelagt, hvilket vil medføre mye ekstraarbeid i en ellers stram hverdag.

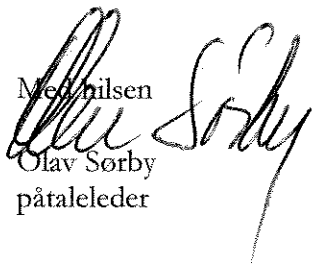
Ettersom det legges opp til relativt store endringer / utvidelse prikkordningen håper en at merarbeid, både på påtalesiden og for saksbehandler på førerkort, blir hensyntatt.

**Gudbrandsdal politidistrikt**

*Retts- og påtalebeten, besøk: Storgata 129*  
Post: Postboks 956, 2604 Lillehammer  
Tlf: 61 05 30 00 Faks: 61 05 32 40  
E-post: post.retts-paatale.gudbrandsdal@politiet.no

Org. nr.: 974 761 955  
Bankgiro: 7694.05.05255

Medhilsen  
Olav Sørby  
påtaleleder





**POLITIET**

RIKSADVOKATEMBETET	
J.nr:	Ra 09-243
	16 JUNI 2009
Arkiv:	541.1
Saksbeh:	HST

Riksadvokaten  
Postboks 8002 Dep.  
0030 OSLO

<i>Deres referanse</i>	<i>Vår referanse</i>	<i>Dato</i>
200900243	2009/01240-2 642.0	12.06.2009

### Revidering av prikkbelastningsordningen - høring

Det vises til høringsbrev fra Riksadvokaten datert 8. mai 2009. Det fremgår at Politidirektoratet også er høringsinstans og at det antas at direktoratet innhenter uttalelse fra politimestrene. I skrivende stund kan en ikke se å ha mottatt slik forespørsel, men politimesteren i Søndre Buskerud ønsker å komme med noen korte kommentarer i forhold til noen av arbeidsgruppens forslag.

Politiet i Søndre Buskerud har ikke hatt så mange saker når det gjelder inndragning av førerkort som følge av prikkbelastningsordningen. Det kan selvfølgelig være flere måter å tolke dette på, men det kan jo blant annet tas til inntekt for at ordningen har fungert og da i særlig grad har hatt en preventiv effekt i forhold til de som har fått varsel om inndragning. Det er en forholdsmessig mye større andel av personer i vårt politidistrikt som har fått varsel om inndragning (6 prikker) enn de som får inndragning av førerkortet. Forslaget som nå foreligger innebærer en forholdsvis markant skjerping av regelverket. Før det vedtas en slik skjerping, må det etter vår oppfatning vurderes nøye om forslaget ytterligere bidrar til en bedret trafikksikkerhet opp mot hva den alminnelige borger oppfatter som rimelig og fornuftig. En av virkningene av en slik skjerping kan være at man risikerer å få en økning i personer som ikke ønsker å vedta forenklete forelegg hvilket vel ikke er ønskelig av flere årsaker.

Vi oppfatter at det er de som er yngst i trafikken, da legger vi til grunn de personer som er under 25 år, som er involvert i flest og alvorligst ulykker. I forhold til denne gruppen mener vi det er fornuftig å skjerpe reglene, og kanskje ikke bare for de som har prøveperiode, slik forslaget går ut på, men for aldersgruppen helt opp mot 25 år. Forslag om dobbel prikkbelastning vil være et godt preventivt virkemiddel i så henseende etter vår oppfatning.

Forslaget om at de som har fått inndratt førerkortet som følge av prikkbelastning må avlegge teoriprøve, mens dette ikke gjelder for "ordinære" inndragninger, er en usikker på om er nødvendig. Prikkbelastningen skjer i forhold til mer beskjedne trafikale overtredelser og selv om man har forbrutt seg ved flere anledninger i en treårsperiode så syntes det unødvendig å sette et slikt vilkår.

Søndre Buskerud politidistrikt

*Politimesteren*  
Postboks 1087, 3001 Drammen  
32 80 55 00



I tråd med det som er nevnt over i forhold til det preventive ved å motta varsel om inndragning av førerkort, syntes det fornuftig at slikt varsel sendes ut ved fire prikker selv om man beholder dagens ordning mht prikkbelastning.

Tiltak for å bedre kunne effektivisere inndragning av førerkort som følge av prikker ønskes velkommen. Det er viktig at politiet får anledning til å effektivere tapet.

På samme måte er det bra at "hullet" fra 36-40 km overtredelse på motorvei nå foreslås omfattet av forenklet foreleggsmyndighet.

Forslaget om å øke adgangen til å legge fellesbot fra kr 10.000,- til kr 15.000,- syntes også praktisk.

Med hilsen

SØNDRE BUSKERUD POLITIDISTRIKT



Christine Fossen

Kopi: Politidirektoratet og Oslo statsadvokatembeter

Saksbehandler:

Per Morten Sending  
p.insp.



**POLITIET**

RIKSADVOKATEMBETET
J.nr RA-2009-00243-003
11 JUNI 2009
Arkiv: 541.1
Saksbeh: HST

Riksadvokaten  
Postboks 8002 Dep.  
0030 OSLO

*Deres referanse*

*Vår referanse*

*Dato*

2009/00497-2 323

08.06.2009

### Høring - Revidering av prikkbelastningsordningen

Viser til Riksadvokatens brev datert 8. mai 2009 - høring - revidering av prikkbelastningsordningen.

Asker & Bærum politidistrikt har ingen tilleggs kommentarer ut over det foreslåtte. Vi håper derfor endringene blir vedtatt uten store justeringer.

Med hilsen

  
Torodd Veiding  
Politimester

Saksbehandler:  
Fredrik Lillegård  
Tlf: 94 87 33 60

Asker og Bærum politidistrikt